



Garance ASBL

Namur au fil des marches exploratoires  
Analyse genrée de l'aménagement de l'espace public dans trois quartiers  
Mars 2017

T +32/ 2 216 61 16  
Boulevard du Jubilé 155  
BE- 1080 Bruxelles  
[www.garance.be](http://www.garance.be)  
[info@garance.be](mailto:info@garance.be)

## Table des matières

Introduction	3
Genre et urbanisme, quel impact	3
Qu'est ce que le genre ?	3
Qu'est ce que le sentiment d'insécurité ?	4
Les avantages d'intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme	4
Marches exploratoires de femmes - un outil d'analyse genrée de l'espace public, l'application à Namur	5
Les recommandations générales des marcheuses	8
Voir et être vue	8
Savoir où l'on est et où l'on va	9
Les trottoirs	9
La propreté	11
L'accessibilité et la mobilité	11
Les espaces verts et la verdure	13
Les recommandations spécifiques des marcheuses	14
La gare, la place de la Station, le boulevard Mélot et le passage vers le boulevard du Nord	14
Le boulevard du Nord et le pont de Louvain	17
Bomel	20
Le square Léopold	21
La rue de Fer	22
La galerie Werenne, la rue de l'Inquiétude et le début de la rue Rogier	22
Le tunnel sous la place de la station vers la gare	23
Le quartier des anciennes casernes	24
La place d'armes et le parking de l'ancienne maison de la culture	26
L'appréciation des marches par les marcheuses	27
Conclusion	28
Bibliographie	29
Annexe	30

## Introduction

Garance a réalisé 10 marches exploratoires avec des femmes namuroises pour analyser leurs expériences et leurs ressentis ainsi que pour leur demander leurs envies et leurs recommandations pour une ville idéale où elles se sentiraient à l'aise d'utiliser les espaces publics, même en soirée. Ce rapport, après avoir rappelé les concepts de base avec lesquels Garance travaille, revient en détails sur les diverses explorations.

## Genre et urbanisme - quel impact ?

Les politiques d'urbanisme en général, et l'aménagement de l'espace public en particulier, sont rarement soumis à une analyse genrée. Pensons par exemple à la séparation spatiale entre les quartiers résidentiels et de loisir et les quartiers « où on travaille », commerçants, industriels et administratifs. Or le domicile et les espaces verts ne sont pas seulement des lieux de loisir et de repos, ils sont aussi des lieux de travail : le travail domestique et de soin aux personnes, tels que de ménage, de soin et d'éducation des enfants et de personnes dépendantes. Par la distribution inégalitaire de ce travail reproductif, ce sont surtout les femmes qui assument ces tâches, dans des espaces qui ne sont que rarement pensés pour le travail. Les politiques et pratiques d'urbanisme rendent ce fait invisible et participent ainsi au manque de reconnaissance du travail reproductif, à sa distribution inégalitaire et à son poids sur les individu.e.s.

Ce manque d'analyse de genre ne mène pas à des décisions « neutres » ni équitables, mais à des politiques basées sur un modèle implicitement masculin d'organisation de la vie quotidienne qui ne laisse pas de place pour les expériences et besoins spécifiques des femmes.

Il a été remarqué dans d'autres pays qui ont commencé à penser leur espace public dans une perspective d'analyse de genre, que certains changements de l'environnement égalisent l'accès à l'espace public. Ils peuvent aussi avoir une répercussion sur des comportements considérés comme « insécurisants ». Il n'est donc pas anodin de prendre en considération l'espace public et les décisions d'urbanisme comme étant des facteurs cruciaux déterminants de bien-être et d'égalité dans l'accès à la ville.

L'analyse de genre, ce n'est pas traiter les femmes comme des êtres exceptionnels, vulnérables, qu'il faudrait protéger à tout prix. Au contraire, cette démarche qui nous vient de l'analyse féministe, peut rendre à l'urbanisme le potentiel de promouvoir l'égalité au sein de la société. Comment aménager l'espace public pour que les femmes puissent se l'approprier sur un pied d'égalité ? Comment le rendre accessible pour une large diversité d'activités et de publics ? Comment créer un espace public dans lequel tous et toutes se sentent à l'aise et peuvent bouger sans danger ?

## Qu'est-ce que le genre?

Ce terme ne renvoie pas à des catégories biologiques, « mâle » ou « femelle », mais à des catégories sociales, féminin et masculin. Le genre implique l'organisation sociale des relations entre les sexes. Il regroupe donc toutes les différences constatées entre les hommes et les femmes qui ne peuvent pas être expliquées par leur biologie, tant au niveau individuel que social, économique,

politique et culturel<sup>1</sup>.

Ce que le concept de genre interroge, ce sont les relations de pouvoir entre les hommes et les femmes et la hiérarchie entre les deux groupes. Il doit permettre d'analyser les redistributions inégales des ressources, des responsabilités et du pouvoir entre les hommes et les femmes.

C'est parce que ces différences organisent la société dans son ensemble qu'il est important de s'y intéresser, afin de comprendre les enjeux des phénomènes socio-économiques comme, entre autres, le travail, la mobilité et l'accès à la ville.

### **Qu'est-ce que le sentiment d'insécurité?**

L'accès à l'espace public est un droit fondamental que différents facteurs peuvent entraver, entre autres le sentiment subjectif d'insécurité. Ce concept de « sentiment subjectif d'insécurité » correspond à une crainte souvent vague qu'un événement soudain et négatif (accident, agression) puisse avoir lieu dans l'espace public. Le sentiment d'insécurité est lié à une multitude de facteurs<sup>2</sup>, sur le plan individuel, collectif et environnemental.

Les personnes ayant le plus de risque de se sentir en insécurité sont les femmes, ainsi que les personnes issues de l'immigration, à faibles revenus, avec un bas niveau de qualification et/ou âgées. Non parce qu'elles vivent forcément plus d'agressions ; les risques objectifs et les ressentis subjectifs présentent parfois un décalage significatif.

Le sentiment d'insécurité entraîne des conséquences négatives, du stress psychique aux stratégies d'évitement (de certains lieux, heures, situations) jusqu'au repli sur soi et l'isolement. Bien que ces stratégies d'évitement diminuent le sentiment d'insécurité et donnent l'impression de pouvoir gérer le risque, elles ont comme effet de limiter la mobilité, la liberté et finalement, le bien-être et la participation citoyenne des personnes.

Par conséquent, les femmes n'investissent pas l'espace public au même degré ni de la même manière que les hommes. Comme la diversité des populations dans l'espace public est un facteur protecteur contre le sentiment d'insécurité, une spirale négative risque de s'installer qui augmente le sentiment d'insécurité et l'exclusion des femmes de l'espace public. Comprendre et analyser ces mécanismes est important pour rendre la ville accessible et agréable pour tout le monde.

### **Pourquoi intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme**

L'environnement construit est l'expression des relations de pouvoir entre hommes et femmes, ainsi qu'entre d'autres groupes de la population. L'image de l'être humain à la base de la planification urbanistique est trop souvent celle d'un homme belge de classe et d'âge moyens avec une activité rémunérée.

Aujourd'hui, le concept du genre rencontre de la résistance dans la communauté urbanistique, non parce qu'il est inutile, inadéquat ou incorrect, mais parce qu'il est nouveau, tout comme, dans le temps, l'a été l'introduction des audits environnementaux dans les processus de planification. Il s'agit d'une perspective, d'une manière de penser qui apporte un plus à tous les processus et ce, pour tout le monde. De plus, l'analyse de genre ne change probablement pas fondamentalement

<sup>1</sup> J. Bisilliat et C. Verschuur 2000

<sup>2</sup> M. Teller et C. Albers 2006

les projets d'urbanisme, mais des modifications subtiles améliorent l'usage quotidien et ainsi la valeur utilitaire du projet.

Intégrer l'analyse de genre dans l'urbanisme a comme conséquences :

- ⤴ Une amélioration de la qualité des projets par le respect de besoins jusqu'alors invisibles, par exemple le besoin de sécurité.
- ⤴ Une planification globale et durable par une perspective qui surmonte les stéréotypes par la sensibilisation des planificateurs.trices, vis-à-vis d'autres groupes de la population, ex. Femmes migrant.e.s, personnes âgées.
- ⤴ Par son accent sur des méthodes participatives, une meilleure acceptation des changements par la population qui en est actrice.
- ⤴ Une prévention de fautes ainsi que l'évitement de corrections et modifications coûteuses par une meilleure planification en amont.
- ⤴ La remédiation aux conflits d'utilisation et à l'exclusion.
- ⤴ La neutralité des coûts au niveau de la construction et de la réalisation.
- ⤴ Des avantages dans l'accès aux financements publics, car le *gender mainstreaming* est en train de devenir une norme applicable à toutes les politiques publiques.

## Marches exploratoires de femmes et leur application à Namur

Les femmes jouent un rôle d'expertes dans une analyse de genre de l'espace public. Elles se déplacent plus souvent à pied et plus souvent à proximité de leur domicile que les hommes, et elles ont plus de contacts sociaux qui leur fournissent des informations supplémentaires. En tant que population éprouvant un plus grand sentiment d'insécurité, elles peuvent mieux analyser les « lieux d'angoisse » et les facteurs protecteurs. Cette expertise de la vie quotidienne doit être mise au profit de l'urbanisme et de son potentiel émancipateur.

Une marche exploratoire est un outil d'analyse genrée de l'espace public qui a été créé par le mouvement des femmes à différents endroits de la planète à partir des années 80. En Belgique, ces marches ont lieu depuis une petite dizaine d'années de manière ponctuelle. L'ASBL Garance a déjà proposé une série de marches exploratoires dans le cadre de la réalisation d'une brochure en 2012, intitulée : *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*,<sup>3</sup> qui avait pour but de mettre en lumière les recommandations générales soulevées par les femmes au cours des marches dans la région bruxelloise.

Dans la pratique, il s'agit d'une promenade guidée d'un groupe de quatre à huit femmes dans un quartier qui leur est bien connu, soit parce qu'elles y vivent, soit parce qu'elles y travaillent, soit parce qu'elles le fréquentent pour d'autres raisons. Mais c'est plus qu'une simple promenade : une méthodologie encadre la réflexion et les échanges des participantes afin qu'elles perçoivent leur quartier avec un regard nouveau et approfondi qui leur permet d'identifier ce qui leur semble être accessible, accueillant et sécurisant ou pas. Idéalement pour que toutes les femmes puissent avoir la parole, il s'agit de diversifier les publics des participantes, et ce, afin que toutes les réalités de vie des femmes puissent être entendues.

L'ASBL Garance a décidé en coopération avec le Pavillon de l'aménagement urbain de la ville de Namur de proposer aux namuroises de partager leurs ressentis et leurs expériences de leur quartier, et ce, en vue des gros travaux de réaménagement prévus dans quatre quartiers de

<sup>3</sup> <http://www.garance.be/cms/?Espace-public-genre-et-sentiment-d>

Namur : Bomel, le quartier de la gare, le quartier des anciennes casernes et le quartier de l'université. Ce dernier n'a pas pu être analysé dans le cadre du présent rapport.

Dans le cadre de ce projet, nous avons pris le temps de rechercher les groupes de femmes auxquels nous voulions donner la parole. Un travail de collaboration avec des associations de terrain a été nécessaire afin d'assurer cette diversité. Cependant, malgré cela, nous avons eu quelques difficultés à former des groupes de marcheuses. Ce rapport prend en considération dix marches qui ont été réalisées dans trois quartiers de Namur. Les différents trajets sont repris dans les annexes à ce rapport.

À ces dix marches ont participé soixante trois femmes. Leur moyenne d'âge est de quarante quatre ans. Elles ont des profils différents : célibataires, mariées, divorcées, retraitées, chercheuses d'emploi, en formation, employées. La majorité d'entre elles sont belges, il y avait aussi une sénégalaise et une italienne. Ici on remarque une lacune au niveau de la diversité qui s'explique par le manque de partenariat avec des associations travaillant avec des femmes migrantes. Pour nous, c'est un réel problème parce que les participantes de ce projet ne sont pas assez représentatives de la diversité des femmes. Pour un projet futur, il est donc primordial de se concentrer sur la recherche de partenariats avec des associations dont elles sont le public.



*Des marcheuses*

Le projet initial prévoyait de faire vingt cinq marches exploratoires, dont une dizaine aux alentours de la gare, en une année. Mais il a été difficile de rassembler suffisamment de participantes pour chaque marche. Garance n'a pas la même notoriété à Namur qu'à Bruxelles et nous avons fait les premiers pas d'un tissage de connexions avec le réseau associatif. Cela nous a pris du temps et un impact sur le nombre de marches s'en est ressenti.

Sur les quatre quartiers que nous voulions explorer à la base, seuls trois ont été visités. Le quartier de l'université est celui qui fait défaut. Nous n'avons pas réussi à rencontrer des



étudiantes pour qu'elles nous racontent leurs expériences sur le campus universitaire, malgré nos démarches pro-actives pour solliciter des personnes sensibles à ces questions aux Facultés Notre Dame.

Nous avons exploré de nombreuses rues dans le centre de Namur et plus précisément :

La place de la Station  
Le boulevard Mélot  
L'intérieur de la gare, et l'arrière de la gare, y inclus les sorties  
Le boulevard du Nord  
Le boulevard d'Herbatte  
Le boulevard de Merckem  
Le passage sous la place de la Station qui mène à la gare  
Le square Léopold  
Le pont de Louvain  
La chaussée de Louvain  
La galerie Werenne  
La rue de l'Inquiétude  
La rue de Fer  
La rue des Croisiers  
La rue Rogier  
La rue Galliot  
La place Abbé André  
La rue Asty-Moulin  
La rue Denis-Georges Bayar  
La rue Gutave Defnet  
La rue Derenne-Deldinne  
La rue Adolphe Bastin  
La rue Piret-Pauchet  
La rue Nanon  
La rue de Bomel  
La rue Pépin  
La rue Saint-Nicolas  
La rue des Bourgeois  
La rue du Premier Lancier  
La rue Jean-Baptiste Brabant  
La place d'Armes  
La rue du Lombard  
La place des Célestines

Les dix marches réalisées ont été très riches en remarques et recommandations. Ce rapport met en avant les recommandations émises par les participantes à ces marches, qui se sont déroulées dans le quartier de la gare, de Bomel et des anciennes casernes. Elles les partagent tout d'abord dans des remarques générales (recommandations générales p8), pour ensuite se focaliser sur les particularités de chaque rue (recommandations spécifiques p14).

N° de la marche	Date	Heure	Nombre de participantes	Quartier
1	16/06/15	17h - 19h	8	Gare
2	06/11/15	14h - 16h	3	Bomel et gare
3	11/02/16	14h - 16h	5	Gare
4	14/03/16	10h - 12h	5	Bomel et gare
5	17/03/16	13h30 - 15h30	7	Casernes
6	31/03/16	13h30 - 15h30	6	Casernes et gare
7	21/05/01	20h - 22h	9	Bomel et gare
8	16/06/16	13h - 15h	5	Gare
9	07/07/16	19h - 21h	8	Bomel
10	13/02/17	14h - 16h	7	Casernes

## Les recommandations générales des marcheuses

Les recommandations sont ici listées tout d'abord par thématiques générales. Elles sont ensuite détaillées suivant les rues explorées.

- **Voir et être vue**

La question de l'éclairage public est toujours très importante dans les marches exploratoires parce qu'elle met en avant un des problèmes récurrents qui est la visibilité. Les différents modèles d'éclairage public ont des avantages et des inconvénients. Il s'agit de les connaître avant de décider où les placer :

- Place de la Station, **les lampadaires circulaires** sont **hauts** et situés au milieu du terre-plein central entre les deux côtés de la rue. Selon nos participantes, ils amènent des inconvénients : la hauteur de la source de lumière diminue leur efficacité en terme d'éclairage et leur nombre augmente le nombre de poteaux présents sur cette place, ce qui diminue la visibilité et crée des obstacles à la vue. Enfin, ils éclairent principalement le terre plein central et les deux routes où roulent les voitures qui ont des phares, sans arriver à éclairer efficacement les trottoirs où ils sont nécessaires pour les passant.e.s. Lorsqu'on choisit de placer ce modèle de lampadaires, il faudrait s'assurer que l'intensité de l'éclairage parvient jusqu'aux trottoirs, ou alors préférer un autre modèle plus efficace.
- Le modèle qui démontre le plus d'avantages est celui des **lampes qui sont placées sur les façades**, pas trop hautes, et en alternance de chaque côté de la rue, ce qui la rend agréable, même à la tombée de la nuit. Les trottoirs sont dégagés de poteaux et le niveau de visibilité est plus grand grâce au fait que les sources de lumières viennent des deux côtés de la rue. Trop souvent, on préfère mettre des éclairages publics sur un seul côté, ce qui plonge l'autre trottoir dans l'obscurité et lui confère une apparence insécurisante.
- **Les spots ronds** encastrés dans les trottoirs (comme à l'arrière de la gare sur le



Boulevard du Nord) remportent un succès mitigé. Ils sont appréciés parce qu'ils mettent en valeur les bâtiments publics mais n'éclairent pas réellement, donc ne sont pas très utiles et peuvent être aveuglants pour certain.e.s personnes. De plus, ils sont souvent en mauvais état et cassés.

- **Les lampadaires** du Boulevard du Nord rencontrent le même problème que ceux de la place de la Station. Ils sont situés au bord du trottoir afin d'éclairer la route, devenant inutiles pour les piéton.e.s. La hauteur des lampadaires dépend aussi de la présence ou non d'arbres au bord de la rue. Si les branches des arbres empêchent la lumière de passer, alors l'efficacité des lampes n'est pas optimale.

- **Savoir où l'on est et où on va**

L'orientation joue un rôle clé dans le sentiment d'insécurité. Pouvoir s'orienter et savoir où on est est important.

Les panneaux d'orientation à destination des piéton.e.s sont donc primordiaux partout dans la ville. Nous en avons trouvé quelques uns sur notre route, notamment sur le square Léopold et près du parking des anciennes casernes. Cependant, la taille des textes est trop petite pour les personnes qui voient moins bien ou qui sont plus petites. Sur fond sombre, ils sont difficiles à déchiffrer une fois la nuit tombée. De plus, leur emplacement ne permet pas une utilisation idéale du panneau, comme par exemple celui du bout de la rue Pépin, situé sur un coin de rue, derrière un panneau JC Decaux. Il est donc important de réfléchir à l'endroit où on les installe, soit à proximité d'un éclairage public, soit avec un éclairage spécifique prévu. Les marcheuses voudraient des plans clairs, faciles à déchiffrer et qui puissent être lus par tous et toutes, situés dans des endroits où l'on peut s'arrêter facilement, près d'un éclairage direct afin de pouvoir les consulter de jour comme de nuit.

Peu de panneaux d'indications des services et d'orientation des piéton.e.s existent aux alentours de la gare, la place de la Station et le boulevard du Nord. Certains d'entre eux sont même erronés (rue Denis-Georges Bayar, un panneau indique la gare vers la gauche alors qu'elle est à droite). Ce sont pourtant des endroits où ce genre d'information est plus que nécessaire. Une partie des personnes qui y passent ne connaissent pas la ville et ont besoin d'aide pour s'orienter. L'Hôtel de ville, le théâtre de Namur, les associations proches de la gare, le centre culturel des abattoirs de Bomel, la gare des bus TEC, tout ceci devrait se retrouver sur un panneau clair aux deux sorties de la gare. Les panneaux à destination des cyclistes sont très utilisés et les participantes ont trouvé que c'était très utile de les retrouver à de nombreux endroits, même pour les piéton.e.s.

- **Les trottoirs et les pistes cyclables**

Certains trottoirs sont agréables et en bon état. En général, les marcheuses préfèrent les pavés plus grands par rapport aux plus petits, même s'il leur arrive d'être démis ou de bouger. Les petits pavés carrés rendent les trottoirs moins accessibles pour les personnes à mobilité réduite et pour les personnes avec des caddies ou des poussettes. L'état de ces pavés laisse souvent à désirer. Les marcheuses préfèrent souvent les trottoirs asphaltés qui se dégradent moins vite et sont, selon elles, plus accessibles. La largeur des trottoirs a également un impact sur le confort des usagères, plus ils sont larges et spacieux et permettent de se croiser sans difficulté, plus ils seront accessibles pour tous et toutes.



*La pluie crée une immense flaque d'eau devant la prison*

Les pistes cyclables par contre, ne sont pas encore idéales à Namur en général. Elles n'ont pas de site propre. En fait, à de nombreux endroits, il y a juste un dessin de vélo au sol, ce qui est un conseil pour les cyclistes, et pas une piste cyclable à proprement dite. Les marcheuses considèrent ceci comme insécurisant.



*Une piste cyclable qui mène directement sur une bande de parking pour les voitures*

- **La propreté**

Il est important de savoir que la gestion des poubelles a un impact fort sur le sentiment d'insécurité. Une rue sale, avec des poubelles et des dépôts clandestins, augmente ce sentiment et diminue l'envie de participer à l'embellissement de son quartier. Cela donne l'impression que les autorités communales ont abandonné les rues et qu'il n'y a plus de contrôle des pouvoirs publics.

La gestion des poubelles laisse quelquefois à désirer. Il faudrait trouver un moyen d'encourager les personnes à respecter les horaires de sortie des poubelles et les dissuader de déposer illégalement des immondices. Ce projet doit avoir déjà fait l'objet de nombreuses réflexions et les participantes n'ont pas trouvé ici d'idées nouvelles.

La question des toilettes publiques ressort dans la presque totalité de nos marches exploratoires. Les avis convergent en général pour dire que de nombreux endroits de la ville deviennent des urinoirs pour les hommes, rendant l'occupation de l'espace public parfois très désagréable pour tous et toutes. Des idées existent, et des essais aussi. Par exemple, à Bruxelles comme dans d'autres villes, on a construit des toilettes publiques payantes dans quelques endroits clés de la ville. Ces toilettes occupent, voire encomrent, l'espace public et deviennent des obstacles à la visibilité et aux déplacements, selon les participantes. Elles se transforment rapidement en dépotoirs et les odeurs n'y sont pas moins fortes. Elles coûtent cher à l'installation et à l'entretien. Selon les marcheuses, il faut continuer à chercher des idées afin de remédier à ce problème.

Une des étapes pour résoudre ce problème est tout d'abord de faire comprendre aux hommes que la ville n'est pas un urinoir.

Par la suite, et pour que les habitudes changent, la ville pourrait favoriser la construction de toilettes publiques, propres et gratuites pour tous et toutes.

Les toilettes pourraient par exemple être installées dans un rez de chaussé vide ou alors un accord pourrait être passé avec les commerçant.e.s du quartier concerné qui mettraient leur toilettes à disposition des passant.e.s. La ville pourrait s'engager à venir nettoyer les lieux et pourrait contribuer aux éventuels frais des commerçant.e.s. De cette façon, la construction couteuse de nouvelles toilettes qui obstruent la vue dans l'espace public deviendra obsolète, et les citoyennes auraient un grand choix d'emplacements de toilettes à destination de tous et toutes. Un autocollant pourrait être apposé aux vitrines des commerces qui participent à l'initiative.

Les espaces verts devraient toujours être équipés d'un point d'eau potable et d'une toilette gratuite et propre afin que les enfants présents apprennent dès le plus jeune âge à ne pas uriner dans les espaces publics.

Les femmes pourraient aussi profiter plus longuement d'un temps de loisir dans un espace public sans devoir rentrer chez elle pour faire leurs besoins.

- **L'accessibilité et la mobilité**

Pour que la ville soit accessible à tous et toutes, les participantes ont fait remarquer que les bords des trottoirs devraient être rabaissés aux passages pour piéton.ne.s, et ce afin de pouvoir passer facilement avec une poussette, un caddy ou une chaise roulante or nous avons trouvé des endroits

ou les bordures sont hautes et donc peu accessibles. Les marquages au sol et le signal sonore au passages pour piéton.e.s pour les personnes malvoyantes pourraient être généralisés automatiquement. Les marcheuses ont soulevé également une remarque pertinente par rapport aux matériaux utilisés pour les trottoirs qui, trop souvent, glissent. Dans un pays comme la Belgique où il pleut souvent, il est indispensable d'utiliser des matériaux praticables même en cas d'intempéries.



*Trottoir en mauvais état*

Nous avons également constaté lors de nos marches que les trottoirs de la ville ne permettent pas toujours un passage aisé, notamment à cause du nombre d'obstacles présents un peu partout. Entre les poubelles, les bornes électriques, les panneaux de signalisation pour les voitures, les parcmètres et les lampadaires, il est parfois très difficile de se trouver un passage. Les participantes ont émis l'idée de combiner plusieurs utilisation pour un même poteau, et ce afin d'éviter leur multiplication sur les trottoirs. Les lampadaires pourraient être accrochés aux façades des maison lorsque c'est possible (ce sont ceux qui remportent les meilleures impressions des marcheuses, si tant est qu'ils soient à la bonne hauteur et placés des deux côtés de la rue, en alternance), les bornes électriques enfuies dans le sol, et les différents panneaux de signalisation rassemblés le plus possible sur un même poteau ou lampadaire. La position des parcmètres et des poubelles dépend du trottoir où l'on voudrait les placer. Chaque rue diffère et, en fonction de l'utilisation et de la largeur du trottoir, l'emplacement devrait être pensé spécifiquement.





*Les voitures garées empiètent sur le trottoir et empêchent le passage aisé pour les piétons.*

Les transports en commun devraient être encore plus développés et accessibles pour tous et toutes. Le problème du parking est récurrent à Namur, un réseau de bus amélioré permettrait à certaines personnes d'accéder au centre ville sans nécessairement prendre la voiture. Pour les personnes qui n'en possèdent pas, il est bien entendu primordial qu'elles puissent circuler dans la ville aisément, et ce grâce à des passages de bus fréquents et fiables.

- **Les espaces verts et la verdure**

Tout au long de nos marches, et selon la presque totalité de nos marcheuses, le manque d'espaces verts est omniprésent dans la ville. Il ne s'agit pas nécessairement d'un besoin de grands espaces boisés, mais de petites touches de verdure qui rendent la ville plus agréable. Des parterres transformés en potagers collectifs, des bandes de trottoir aménagées en parterre fleuri, des façades fleuries, ... toutes ces petits détails rendraient la ville plus accueillante et plus agréable à vivre au quotidien.

Certaines des marcheuses nous ont partagé leur crainte que la verdure ne soit concentrée que dans les parcs, alors que selon elles, la ville devrait être plus verte dans son ensemble.

## Les recommandations spécifiques des marcheuses

- **La gare, la place de la Station, le boulevard Mélot et le passage vers le boulevard du Nord**

La gare représente un point central dans la ville. Elle est le lieu qui permet le voyage, mais aussi l'accès au travail et aux loisirs, un point de repère pour les touristes. Au même moment, les rails de chemin de fer créent une barrière qui divise la ville. Les quartiers aux alentours des gares ont assez souvent mauvaise réputation et de nombreux mythes circulent à leurs propos. La gare de Namur ne déroge pas à la règle, et les avis des participantes ont souvent été négatifs sur ce quartier tel qu'il est aujourd'hui, même si des impressions positives existent aussi.

Aujourd'hui, la place de la Station est occupée par le trafic routier, omniprésent. Les voitures et les bus sont les principaux acteurs de cet endroit. Par le bruit mais aussi par l'odeur, la circulation rend ce lieu peu accueillant. La durée des feux des passages pour piéton.e.s ne permet pas d'atteindre l'autre côté sans se retrouver coincé.e au milieu des deux axes pour attendre que le feu suivant passe au vert. C'est un problème pour les personnes à mobilité réduite qui se tiennent moins facilement debout longtemps. De nombreuses personnes s'impatientent lors de cette attente et traversent au rouge, prenant des risques.

Les panneaux publicitaires sont nombreux, dénotent et bloquent la vue. De même pour les différents poteaux entre les indications pour les voitures et les panneaux des bus. Il faudrait trouver un moyen d'en réduire le nombre en les rentabilisant mieux. Idéalement, les panneaux publicitaires devraient disparaître complètement. La ville devrait, dans les contrats avec les publicitaires, interdire les sujets sexistes et racistes et surveiller le respect de cette règle. De nombreuses participantes nous ont dit être dérangées et même parfois se sentir agressées, par le contenu de certaines publicités présentes dans la ville.

La place de la Station est la première vue des touristes de Namur à leur arrivée depuis la gare. Soigner cette place, c'est aussi soigner l'image de la ville. La rendre plus accueillante et accessible, c'est tenir compte des citoyen.e.s dans toute leur diversité.

Les participantes ont partagé leur envie de verdure et de calme, même en plein centre-ville. Moins de voitures, moins de bus, plus de bancs, des points d'eau, un éclairage public efficace, des matériaux chaleureux, des trottoirs et des infrastructures accessibles pour tous et toutes. Voilà comment les marcheuses imaginent la place de la Station à l'avenir. Un endroit accueillant, que tous et toutes se sentent le droit d'occuper et où la mixité sociale diminue le sentiment d'insécurité.

Les bancs qu'elles imaginent seraient construits avec un matériel qui ne se dégrade pas rapidement, contrairement au bois (qui sèche difficilement, devient rapidement couvert de mousse où qui casse). Ils devraient être placés à bonne hauteur pour toutes les tailles, à savoir avec le bord de l'assise à hauteur des genoux d'une petite personne, avec un dossier et situés dans des endroits agréables, peu bruyants.

Le boulevard Mélot, et particulièrement le bâtiment de l'ancienne poste, a soulevé de nombreuses discussions lors de nos marches. Les participantes n'aiment pas passer sous les arcades où il fait

très sombre et où l'odeur d'urine est particulièrement désagréable. Des hommes sont souvent présents sur les bancs, et les femmes qui passent subissent du harcèlement presque systématiquement. Celles qui ont besoin d'y attendre leur bus et donc de rester sous les arcades, ne peuvent pas éviter cet endroit. Plusieurs problèmes s'y accumulent : tout d'abord, les arcades enlèvent de la lumière directe et diminuent la visibilité des passantes qui ne peuvent alors plus anticiper les éventuelles présences et adapter leur chemin. En même temps, les arcades forment également un refuge pour les personnes qui auraient besoin de s'abriter de la pluie. Le bâtiment est très imposant, il est massif et sombre, et comme il empiète sur le trottoir, il occupe une grande place dans le champs de vision des piétons, ce qui augmente leur sentiment d'insécurité.



*L'obscurité sous le passage de l'ancienne poste, boulevard Mélot*

Dans la gare, les obstacles pour la vue sont nombreux : panneaux annonceurs des trains, publicités et colonnes des ascenseurs. On ne peut pas voir à l'autre bout de la gare. Selon nos participantes, ces obstacles pourraient servir de cachettes potentielles pour des agresseurs. Elles préfèrent pouvoir voir plus loin, que la vue soit dégagée. Même le jeu en bois en forme de train pour les enfants fait une sorte de barrage qui empêche le passage fluide.





*Le passage de la gare vers le boulevard du Nord*

Le passage de la gare vers le boulevard du Nord peut s'avérer une étape désagréable. De fait, il y fait sombre, les matériaux utilisés sont froids, le sol glissant en cas de pluie, et le bruit des voitures passant en dessous omniprésent. Cet endroit soulève des problèmes qui touchent à plusieurs perceptions différentes qui ont un rôle à jouer dans le sentiment subjectif d'insécurité. L'obscurité tout d'abord, qui ne permet pas de distinguer clairement qui se trouve là, ne rassure pas. Evidemment, la praticabilité des sols a une importance capitale. De nombreuses participantes nous ont partagé leur crainte d'une chute.

A cette sortie, il n'y a pas ou peu d'éclairage public et les escalateurs et ascenseurs fonctionnent rarement. Lorsqu'on décide de prendre l'escalier, on ne sait pas ce qui nous attend en dessous. La notion de transparence a été évoquée systématiquement à cet endroit : les marcheuses aiment voir loin, pouvoir anticiper leur trajet et éviter les surprises. Les sorties d'ascenseur forment des recoins parfaits pour se cacher. L'odeur d'urine très forte dérange les femmes qui utilisent cet endroit et augmente le sentiment d'insécurité parce que l'endroit semble sale et pas entretenu. Après ce passage, sortir à l'air libre boulevard du Nord peut être vécu comme un soulagement.

Le stress vécu par les femmes qui empruntent ce passage est grand et ne doit pas être négligé. Certaines n'osent plus s'y rendre après une certaine heure. Par conséquent, en soirée, la mixité des personnes présentes s'en voit drastiquement réduite, rendant le passage encore plus insécurisant pour les femmes.

Idéalement, la sortie permet la transparence et le contrôle social, notamment aux sorties d'ascenseur. Pour remédier à cela, les femmes ont exprimés leur envie d'utiliser de la peinture blanche, des matériaux clairs, maintenir la propreté du passage et faire en sorte que les escalateurs et les ascenseurs fonctionnent en permanence. Le fait qu'il y ait deux entrées ou sorties de ce côté de la gare peut s'avérer un problème, surtout en soirée. Si cela permet de 'choisir' son côté en fonction des personnes qui s'y trouvent, cela diminue aussi par deux la probabilité de rencontrer

quelqu'un.e qui pourrait aider en cas de problème. Les portes des entrées vers le passage ne sont pas fermées le soir. Donc même si la gare est fermée, il est possible de monter et d'occuper l'espace avant l'entrée de la gare. On ne sait donc jamais exactement qui on va y croiser.

Les participantes ont aussi mentionné le problème de la mendicité à cet endroit de la ville. Apparemment, il y a régulièrement des personnes qui se mettent ici pour interpeler les passant.e.s, ce qui est perçu comme insécurisant pour certain.e.s parce que l'endroit est un espace clos et qu'on peut se sentir acculé.e. Il ne semble pas y avoir de solution pour ce problème, qui n'en est pas un pour toutes les marcheuses d'ailleurs. Il touche à une réalité sociale et il y a donc des limites quant à la prévention de ce phénomène. Ramener du contrôle social dans cet espace permettrait de rendre le phénomène de la mendicité moins visible et inquiétant même si toujours présent, parce que la diversité des usager.ère.s serait plus grande.

Le sol à la sortie de la gare vers le boulevard du Nord glisse en cas de pluie. Certaines de nos participantes nous ont dit y avoir déjà failli tomber. L'utilisation des matériaux anti-dérapants est primordial en Belgique, surtout dans un endroit en pente comme celui ci.

L'arrière de la gare est plus calme. Le contraste avec l'intérieur de la gare peut même être saisissant. C'est un endroit où on peut imaginer attendre quelqu'un.e en journée. En soirée, les participantes nous ont confié qu'elles préfèrent attendre de l'autre côté de la gare où il y a plus de passage et qu'il leur arrive même d'éviter de prendre le train tard pour ne pas être confrontée à ce sentiment désagréable. Lors d'une de nos marches qui se déroulaient en période de vacances scolaires, nous avons pu constater l'absence de passant.e.s.

En sortant avec une poussette côté nord de la gare, on est obligé.e de prendre le long couloir le long du bâtiment, pour ensuite revenir sur nos pas pour emprunter le passage pour piéton.e.s vers Bomel. C'est un exemple parlant du manque de réflexion sur les différentes réalités de vie de chacun.e : les personnes à mobilité réduite, les personnes avec une poussettes ou un caddy doivent ici faire un grand détour pour pouvoir traverser le boulevard du Nord

Par contre, si on se déplace en voiture, c'est moins stressant de s'arrêter de ce côté là de la gare car les parkings y sont plus nombreux.

- **Le boulevard du Nord et le pont de Louvain**

L'affluence de voitures à la sortie de la gare vers le boulevard du Nord est acceptable. Les marcheuses apprécient le calme par rapport à l'autre côté de la gare. Cependant, elles ont trouvé que l'éclairage public ne remplit pas correctement ses fonctions sur le trottoir qui longe la gare ; il n'y a que des spots qui sortent du sol et qui peuvent les aveugler si elles passent tout près. De plus, ils sont souvent cassés ou en mauvais état. D'autres lampadaires installés près de la route n'éclairent pas suffisamment les trottoirs. (cfr chapitre voir et être vue)

Comme mentionné plus haut, il y a un accès pour les personnes à mobilité réduite qui veulent rejoindre la gare. En plus du problème du détour, la rambarde qui délimite cet accès avec les escaliers crée un passage long et étroit le long du mur, ce qui donne une sensation d'isolement. Il aurait fallu incorporer cet accès indispensable sans isoler les personnes qui souhaitent l'emprunter. Les spots ronds qui éclairent en « sortant » du sol se situent notamment dans cet accès, si bien que les PMR, en regardant au sol, risquent de se faire éblouir par ces éclairages. De plus, ce modèle d'éclairage public éclairent le bâtiment plutôt que les trottoirs, augmentant dès lors par

contraste, l'obscurité au niveau de la rue.

Sur le boulevard du Nord, aucune indication ne permet aux passant.e.s de s'orienter vers les nombreux services du quartier de Bomel : le planning familial Willy Peers, le centre culturel des abattoirs, les associations d'aide aux personnes sans abris ou précarisées comme les restos du coeur, l'AMO Passages, l'hôpital, le commissariat, la prison.

La prison est facilement accessible pour les personnes qui rendent visite à quelqu'un.e. Les participantes voient des avantages d'une prison intégrée dans le tissu social de la ville. La présence de plus de voitures de police pourrait déranger, mais leurs sirènes ne sont pas automatiquement allumées, donc la nuisance est minime.

Les alentours de la gare paraissent agréables, car assez propres et avec des trottoirs larges. Le grand nombre de rez-de-chaussées inoccupés est, par contre, perçu négativement. Les volets baissés donnent l'impression que le quartier est abandonné. À la place des commerces vides, les participantes imagineraient une crèche, une salle de sport, un centre de bien être, des toilettes publiques (ce qui pourrait régler le problème de propreté aux alentours de la gare), une boulangerie, un.e fleuriste, une bibliothèque, une consultation ONE, une canisette (espace spécifique pour que les chiens fassent leurs besoins), des commerces qui permettent de diversifier les publics et aussi les heures de fréquentation (ce qui crée une présence constante avec le meilleur contrôle social qui en découle). En effet, plus les heures d'ouverture et de fréquentation diffèrent, plus le public présent et les heures de passage se diversifient aussi.

Les participantes ont également relevé le fait qu'il y a beaucoup de services sociaux dans le quartier de Bomel qui attirent le même public, comme par exemple les restos du coeur. Elles questionnent la concentration de ces services dans un seul quartier. L'intégration de ce public serait plus harmonieuse et les habitant.e.s auraient moins l'impression d'être envahi.e.s si les associations se répartissent partout dans la ville. Par contre, pour le public concerné, il y a un plus grand intérêt d'avoir plusieurs associations dans le même quartier, ce qui facilite les déplacements lors de leur recherche d'aide. Cet aspect complexe du quartier relève donc des thématiques qui concernent toute la ville. L'idée à retenir ici se situe bien dans l'harmonisation des espaces et des services dans les différents quartiers et dans la ville en elle-même.

Vers le boulevard Merckem, les voitures roulent vite, ce n'est pas un endroit agréable à emprunter à pied, l'espace étant organisé pour les voitures. Ce serait intéressant d'inclure systématiquement l'accessibilité des piéton.e.s, des PMR et des vélos lorsqu'on élabore les plans d'une rue, quelle qu'elle soit.

En direction du pont de Louvain, il n'y a pas d'indications pour le passage pour piéton.e.s. On ne sait pas bien vers où on doit aller pour emprunter le pont. Les voitures qui arrivent depuis la chaussée de Louvain roulent très vite. Les marcheuses ressentent certains passages pour piéton.e.s comme insécurisants.

### Sous le pont

La zone sous le pont a engendré de nombreuses réflexions de la part des participantes. Cet endroit sombre est principalement occupé par des personnes sans abris. Une des participantes sait que quand il n'y a plus de place au centre de nuit, on les dirige ici. Les habitant.e.s considèrent cet endroit comme dangereux. Actuellement, il sert de parking pour des voitures mais de nombreuses

femmes l'empruntent quand même, parfois en se sentant particulièrement mal à l'aise. Ce n'est pas un endroit très agréable, notamment à cause de l'odeur d'urine forte et de l'éclairage public en mauvais état voir totalement détruit.

Les marcheuses conseillent de repeindre les murs dans une couleur claire ou de promouvoir une fresque réalisée par les enfants du quartier et aussi de réparer les éclairages, plus de verdure aussi. Pour lutter contre l'odeur d'urine, elles imaginent l'installation d'une toilette publique gratuite et bien entretenue. Mais si les habitant.e.s de la rue continuent de venir ici, les problèmes continueront de se produire. Il faudrait tout d'abord ouvrir assez de places dans les abris de nuit pour les personnes qui en ont besoin. Et pourquoi pas offrir des services spécifiques en dessous de ce pont, puisque de toute façon ces personnes s'y installent. Ouvrir une maison de jeunes sous le pont ou un logement d'urgence aménagé permettrait de retrouver un usage et de réinvestir les lieux. De nombreuses personnes pourraient avoir besoin d'emprunter ce passage qui permet un raccourci vers des endroits très fréquentés tel que la gare. Le rendre plus accueillant et accessible permettrait donc d'améliorer le quotidien des utilisatrices. Certaines marcheuses ont également souligné, qu'en attendant que cet endroit soit amélioré, une bonne idée serait d'organiser un système qui permette aux femmes de passer sous le pont en sécurité lors de fêtes qui ont lieu dans le centre.

De cet endroit, un escalier raide et difficile d'accès mène au dessus du pont. Certaines marcheuses ont partagé leur crainte que lorsqu'elles empruntent l'escalier, une personne les attende au-dessus ou leur lance un objet depuis la rambarde. À nouveau, ici les personnes à mobilité réduite n'y ont pas accès ; pour y remédier, un ascenseur pourrait être installé.

Selon les marcheuses, il arrive souvent que des « vestiges » de travaux publics restent ici de nombreuses semaines, voire mois : du sable, des pavés, des panneaux, des barrières. Les professionnel.le.s devraient reprendre leur matériel sans l'entreposer ici.

Sur le boulevard d'Herbatte, les lampadaires sont trop rares. La largeur de la rue n'a pas été prise en compte ici lors de l'aménagement des éclairages.

### Au-dessus du pont

Les voitures roulent très vite sur le pont. Les trottoirs de l'accès via le boulevard du Nord et le pont en lui-même sont en mauvais état. La dégradation des trottoirs (pavés démis) et des plexiglas (sales et cassés) qui protègent la balustrade augmente le sentiment d'insécurité des participantes, qui ont l'impression que ce pont est à l'abandon. Elles imaginent une rénovation totale, avec des couleurs et des matériaux clairs. Un côté du pont devrait être consacré uniquement aux piéton.ne.s et aux cyclistes et l'autre aux voitures. En conséquence, le bruit et la présence des voitures seraient moins intenses et la traversée plus agréable. À l'heure actuelle, personne n'utilise le terre-plein central qui devient alors un espace perdu.

À la sortie du pont, côté sud, juste avant le night shop, le passage pour piéton.ne.s placé sur la rue qui redescend vers la gare est dangereux. Les voitures n'ont pas une bonne visibilité sur les éventuelles personnes présentes et roulent très vite. L'emplacement des passages devrait être mieux réfléchi.

Le rond-point Léopold joue un rôle clé dans la circulation à Namur. Les marcheuses trouvent rassurant le night shop qui amène de la présence à des heures même tardives, mais leur

impression diffère concernant la friterie et l'entrée de la gare des bus. L'odeur de frites mélangée à celle de l'urine rend le passage à cet endroit très désagréable, et de ce fait, elles évitent d'y attendre quelqu'un.e en soirée.

Le problème du manque de toilettes publiques ayant déjà été abordé plus haut se présente aussi dans ce quartier. Les marcheuses ont signalé qu'installer une toilette publique gratuite et entretenue à cet endroit stratégique serait une bonne idée, dans les anciens locaux de l'office du tourisme qui sont dans le square Léopold par exemple.

- **Bomel**

Bomel est une des « portes d'entrée » de Namur. Rendre ce quartier accueillant contribuerait à valoriser la ville dans sa globalité, tout en améliorant la qualité de vie des habitant.e.s du quartier. Les participantes apprécient ce quartier à mixité sociale, où règne une ambiance conviviale avec les anciens abattoirs transformés en centre culturel. Proche du centre ville, ce quartier est calme et idéalement situé par rapport aux transports en commun et à la proximité de nombreux services, dont des écoles.

Certaines marcheuses nous ont aussi partagé leurs sentiments mitigés dus aux fortes différences entre d'une part, des rues bien aménagées avec des maisons restaurées, et d'autre part, des rues moins agréables avec des maisons peu entretenues, où il fait plus sale et où, par conséquent, leur sentiment d'insécurité augmente. Dans la rue Gustave Defnet, les maisons ont été rénovées. Certaines participantes ont exprimé que l'atmosphère conviviale de la rue donne envie de venir vivre dans le quartier. Dans la rue de la Pépinière, le mélange entre les anciens et nouveaux bâtiments plaît également. Il y a des plantes aux balcons et sur les façades, la balade est agréable. Les rues qui partent immédiatement de la gare sont celles qui rencontrent le moins d'attrait, alors que ce sont celles-là qui déterminent la première impression de Bomel. Plus on s'éloigne de la gare, plus le quartier devient agréable et vert, et moins les marcheuses le connaissent.

À Bomel, il y a de nombreux services sociaux qui amènent un public spécifique dont certaines des participantes ont peur, à savoir les personnes vivant dans la précarité. Un même public concentré dans un petit quartier pose problème. Comme nous l'avons dit plus haut, les problèmes de société ne trouvent pas de solutions évidentes, et qui plus est peuvent être abordés sous d'autres angles que simplement celui de l'aménagement de l'espace public. Si on se place du côté des bénéficiaires de ces services, la concentration de ceux-ci peut être un atout non négligeable. Cela permet aux bénéficiaires d'avoir un réseau de soutien concentré au même endroit, de diminuer les déplacements nécessaires et potentiellement de leur faciliter la vie quotidienne.

Il s'agit donc de renforcer la mixité sociale. Pour cela, nos participantes ont proposé notamment de favoriser l'implantation de crèches, idéales près d'une gare. Que les centres d'accueil devraient proposer des horaires plus flexibles afin que leurs bénéficiaires ne doivent pas attendre de longues heures devant les portes. L'efficacité du ramassage des poubelles doit également être améliorée. Toute initiative qui permet d'augmenter la diversité et la mixité dans le quartier participera à la diminution du sentiment subjectif d'insécurité.

Dans ces petites rues qui ont tendance à être plus sombres, il faudrait avoir une réflexion sur les éclairages publics idéaux afin que les rues restent agréables pour tous et toutes.

La rue Derenne-Deldinne contient plus de lampes que les autres rues et c'est un bon exemple

pour le reste de la ville. Les rues Nanon et Piret-Pauchet sont moins exemplaires par contre. Les trottoirs s'arrêtent et nous obligent à traverser la rue, ce qui peut être dangereux. La rue adopte un aspect plus chaotique, moins uniforme et puis, à nouveau, on retrouve un beau trottoir et un passage pour piéton.ne.s bien indiqué et pratique.

On déplore les mauvaises indications pour trouver l'entrée du centre culturel. Le bâtiment des anciens abattoirs par contre, rencontre beaucoup de points positifs : rénové, agréable, proche de la gare, il permet d'amener de l'animation dans le quartier. Les habitantes sont très contente de voir ce lieu culturel investir Bomel.

- **Le square Léopold et l'ancienne gare des bus**

Les marcheuses avaient beaucoup à dire sur cet endroit, reflétant la controverse politique sur cette question (elles ont exprimé des opinions différentes concernant l'abattage des arbres). Les arbres du square remportent tout de même une majorité d'avis positifs. Ils donnent une impression de nature très forte en plein coeur de la ville et ils permettent d'être au frais lorsqu'il fait chaud. En attendant, le square a été commenté comme il est aujourd'hui, les recommandations permettront d'éviter des erreurs à d'autres endroits.

Malheureusement, le square dans son ensemble ne rencontre pas que des avis positifs. Laisse à l'abandon et peu entretenue, la galerie commerciale non occupée le long du parc donne une impression désagréable. La gare des bus a très mauvaise réputation, les participantes en parlent comme d'une zone où il est dangereux d'aller, les odeurs d'urine planent à nouveau. Les pigeons, les groupes d'hommes sur les bancs et les poubelles de la ville dominent l'espace et renforcent les impressions désagréables.

À la place de l'ancien office du tourisme, elles imaginaient une cafétéria avec une toilette ouverte à tous et à toutes, gratuite avec du personnel présent pendant les heures d'ouvertures, un espace pour allaiter et changer les bébés, des jeux pour les enfants. Dans la galerie à l'abandon pour le moment, les participantes imaginent des terrasses de café, des restaurants, une crèche, une garderie, une école des devoirs, un centre intergénérationnel, des locaux pour des ateliers divers, des espaces jeux pour les enfants, un café papote.

En tout cas, il faut ramener du monde sur ce square, pour renforcer la mixité sociale. Pourquoi ne pas imaginer des activités avec une maison de repos voisine afin que les personnes âgées s'approprient les lieux, entretenir la verdure avec des classes d'écoles primaires qui pourraient y faire pousser fleurs et légumes ou installer un.e marchand.e de glaces. Une autre idée était d'installer des foodtrucks qui changent régulièrement et qui amèneraient du monde diversifié, aussi en soirée.

À la place de la gare des bus qui déménagera sur le toit de la gare SNCB, les marcheuses imaginent un marché couvert, un espace pour des événements, une salle semi-couverte, une salle de concert, un centre culturel, un centre sportif, des magasins. Un service comme une crèche situé à côté de la gare peut s'avérer très utile pour les parents qui prennent un train ou un bus pour aller travailler.

Il y a un panneau pour s'orienter sur le square, mais il est petit, sombre et en mauvais état. Il faudrait uniformiser les panneaux indicatifs dans toute la ville, pour qu'ils soient plus faciles à repérer.

- **La rue de Fer**

Les commerces présents ici rendent la rue agréable en journée parce qu'elle est très joyeuse, avec beaucoup de passage. Il y a tous les magasins, mais aussi le cinéma et la maison communale, cette rue est très animée, ce qui est une bonne chose selon la majorité de nos participantes.

Cependant, il y a un inconvénient à cela : la fréquentation de la rue diminue très fortement après la fermeture des magasins. Le cinéma cause un peu de passage en soirée mais cela n'est pas énorme<sup>4</sup>. Ce quartier déserté en dehors des heures d'ouverture peut être insécurisant pour certaines qui n'osent plus s'y aventurer une fois les magasins fermés. Les étages des maisons sont principalement occupés par les stocks des enseignes, ce qui ne permet pas aux habitant.e.s de se réapproprier le quartier. Un bon équilibre entre commerces, habitations, espaces culturels qui ouvrent en horaires décalés, permettrait au quartier de maintenir assez de présences en permanence pour que tous et toutes osent le traverser et le fréquenter à toute heure.

- **La galerie Werenne, la rue de l'Inquiétude et le début de la rue Rogier**

La galerie Werenne occupe une place idéale à quelques pas de la gare. Cette situation en fait un endroit plein de potentiel malheureusement ignoré. Aujourd'hui la galerie est dans un état délabré.

Aujourd'hui, il y a des pigeons morts sur le toit, les lumières sont presque toutes cassées, la propreté laisse à désirer et la présence d'une grande enseigne sur tout un côté de la galerie condamne les portes, rendant ce mur complètement aveugle. De l'eau coule au milieu et les murs et les plafonds sont très abîmés. Les échoppes ouvertes pour le moment ne rencontrent pas un grand succès. Deux points positifs émergent cependant : le magasin de légumes y survit depuis des années parce qu'il vend apparemment des bons produits et les gens continuent d'y venir ; et la brasserie du coin vient d'être complètement rénovée et a l'air très agréable. C'est un indice que la qualité des commerces installés détermine leur survie, même dans un endroit peu accueillant. La galerie n'est pas très grande et sa rénovation ne devrait donc pas coûter trop cher si on se limite à son rafraîchissement.

Ici les marcheuses imaginent que les sols et les murs soient remis à neuf et nettoyés. Idéalement, il faudrait garder les vitraux du plafond. Les éclairages devraient être réparés aussi. Le mur aveugle créé par la fermeture des entrées sur la paroi Est de la galerie augmente le sentiment d'obscurité et diminue le passage. Ces portes sont fermées depuis que le Lunch Garden qui se situait au premier étage a fermé, rendant ce côté de la galerie totalement dépourvu d'animation. Si on décidait de réouvrir ces portes, il y aurait plus de passage, plus de présence, et le sentiment d'inoccupation et d'abandon de l'espace serait moins grand. La galerie retrouverait alors plus de vie, plus de mixité et redeviendrait un lieu de passage et de commerce agréable. Sur la paroi Ouest de la galerie, il y a quelques rez-de-chaussée vides, ce qui augmente le sentiment d'abandon. La ville pourrait promouvoir l'installation de petits commerces utiles pour les habitant.e.s, et par ce fait, augmenter encore la mixité sociale des gens présents. Les marcheuses voudraient un petit marché couvert, un.e fleuriste, une boulangerie, une librairie qui ouvre tôt le matin, une sandwicherie, un magasin de snacks haut de gamme, un autre café, ... Il faudrait également y ramener de la clareté. En nettoyant les plafonds, la lumière pourra à nouveau passer à travers les vitraux. Il faudrait aussi régler le problème d'écoulement de l'eau et trouver un autre emplacement pour les containers

<sup>4</sup> Depuis notre marche, le cinéma a fermé ses portes. Ce qui diminue encore le passage dans la rue de Fer en dehors des heures d'ouverture des magasins.



présents.

La rue de l'Inquiétude a également soulevé de nombreuses remarques, à commencer par son nom, qui est lourd de sens. Cette rue dessert l'arrière des magasins qui ont leurs ouvertures sur la rue Rogier. Ce sont donc des entrées de livraison. Peu d'habitations donnent sur cette rue. Cela ne permet pas assez de passage pour se sentir en sécurité. Les bâtiments sont serrés, sombres et souvent inhabités. Pourquoi pas un restaurant, un magasin bio, une crèche, des logements... Les marcheuses s'imaginent de changer le nom de la rue pour lui donner celui d'une femme, trop peu présentes dans nos villes.

Les anciens bâtiments vides de Belgacom et de la poste rue Rogier pourraient accueillir : une piscine, une maison de quartier, une crèche alternative, un magasin bio et une terrasse, une polyclinique, une sandwicherie, des logements sociaux, des logements pour SDF. Afin que la rue Rogier soit plus agréable, les habitante.e.s pourraient être encouragé.e.s à fleurir leurs façades, les rénover et créer un jardin collectif.

- **Le tunnel sous la place de la Station vers la gare**

Le tunnel qui passe sous la place de la Station vers les quais est en particulièrement mauvais état pour le moment à cause des travaux juste au-dessus. Cela le rend encore plus sale qu'auparavant. Cependant, déjà avant les travaux, ce tunnel était inaccueillant et insécurisant selon nos participantes. Les PMR n'y ont pas accès. Les marches sont en mauvais état, le métal de certaines étant même dessoudé, ce qui crée un danger sérieux pour celles et ceux qui l'empruntent. Il fait sombre dans ce tunnel et la propreté laisse à désirer. Les murs sont couverts de graffitis, les caméras de surveillance ne fonctionnent plus et l'odeur d'urine se fait sentir.

Le tunnel se compose de deux parties, celle qui appartient à la ville, et celle que possède la SNCB. La SNCB a visiblement fait des efforts : les murs, le sol et le plafond ont été peints en blanc, ce qui change totalement l'impression. Il y fait plus clair, le sol est en bon état. Par contre, la partie sous la responsabilité de la ville est particulièrement inhospitalière et devrait être rénovée en pensant à y amener de la lumière. Les matériaux et les murs devraient être clairs ou recouverts d'un projet de graffitis collectifs. En effet, les dessins réalisés par des maisons de jeunes ou des écoles remportent plus de succès et sont de ce fait mieux respectés et protégés du vandalisme. Les participantes nous ont dit qu'il y avait une fleuriste avant dans ce tunnel et que ça serait une bonne idée d'y ramener un ou deux commerces pour les navetteuses, une boulangerie qui ouvre tôt, une librairie, un.e vendeur.euse de gaufres, etc...

Certaines marcheuses se sentent plus en sécurité si les caméras fonctionnent, même si ça n'a pas d'impact direct. Pour d'autres, les présences, la lumière et l'ambiance générale sont plus importants.

Nos participantes trouvent les rampes d'accès aux quais un peu longues. Elles ont l'impression de se trouver dans un tunnel étroit pendant de longues secondes. Cet aspect est probablement difficile à changer : par contre, on peut aisément le prendre en compte pour des travaux futurs à d'autres endroits.

Ce tunnel, même en mauvais état, est très utilisé. Il permet d'éviter les passages pour piéton.ne.s pour traverser la place de la Station et permet un accès direct aux quais. Malheureusement, à partir du début de soirée, certaines femmes n'osent plus l'emprunter, ce qui ramène toujours le

même problème de manque de mixité et de contrôle social.

- **Le quartier des anciennes casernes**

Le Futur parc :

Le quartier des casernes est un quartier en transition. Les participantes nous ont partagé leur envie d'y voir de nouvelles dynamiques et, surtout, d'y retrouver de la vie et de l'animation. Lors de plusieurs de nos marches, nous avons pris le temps d'observer la photo accrochée au mur du parking qui illustre le futur parc qui se trouvera à l'endroit du parking. Les participantes ont développé toute une série d'envies et de besoins pour cet espace vert qu'elles voudraient inclusif pour tous et toutes.

Elles se sont demandé si les murs allaient rester comme ils sont pour le moment, s'inquiétant que le parc soit alors trop « enfermé », sans le contrôle social des passant.e.s à l'extérieur. Si les murs doivent rester, il faudrait alors penser à un moyen de rendre l'espace ouvert pour qu'on n'ait pas l'impression d'être cloisonné.e.

À l'intérieur du parc, elles voudraient une présence permanente : une cafétéria avec des toilettes publiques, propres et entretenues et un petit coin pour que celles qui souhaitent allaiter au calme puissent s'y installer. Elles voudraient un accès à de l'eau potable gratuite, ce qui leur permettrait de pouvoir rester avec des enfants, même quand il fait chaud. Elles souhaitent des poubelles en suffisance qui permettent le tri des déchets et des sacs en papier pour ramasser les crottes de chien, pour que les pelouses ne se transforment pas en dépotoir. Dans l'aménagement paysagiste, il est important de préserver une vue dégagée sur un parc ouvert, sans angle mort ni panneau publicitaire pour pouvoir voir loin. Elles veulent un éclairage suffisant et des bancs pas trop hauts avec des dossiers. Elles souhaitent également pouvoir faire des activités au même titre que les hommes ou les garçons et que la répartition de l'espace soit égalitaire. Certaines ont aussi proposé un système d'alerte qu'elles pourraient actionner en cas de problème. Les espaces de jeux pour les enfants ne devraient pas être isolés du reste du parc. Pour d'autres, il est important qu'un poste d'infirmerie soit présent pour que les petits incidents soient plus faciles à gérer. La présence de gardien.ne.s de parc rassurerait de nombreuses marcheuses.

Bien entendu, il faudrait penser à l'accès pour les personnes à mobilité réduite dans le parc en évitant les marches inutiles ou les bordures et en installant des signalisations pour les personnes malvoyantes. De cette manière, tous et toutes pourront s'y rendre facilement.

Les participantes qui utilisent une voiture se sont inquiétées de savoir si les places de parking perdues seraient compensées ailleurs. À Namur, le problème du parking est récurrent pour certaines femmes.

Le quartier en général :

Dans ce quartier, les pistes cyclables manquent particulièrement et les quelques rares que nous avons trouvées ne sont pas en site propre. En règle générale, à Namur, le vélo n'a pas encore trouvé sa place, les installations faisant défaut.

Le manque de signalisation à destination des piéton.ne.s apparaît également dans ce quartier. Les marcheuses voudraient pouvoir se situer à tout moment, tant grâce à un plan du quartier qu'avec

des panneaux d'indications. Il y a bien quelques plans du quartier, notamment au coin avec la rue du 1er Lancier, près du parking, mais le support utilisé noir ne facilite pas la lecture pour tous et toutes. De plus, sans éclairage spécifique, il est illisible la nuit. La taille des caractères utilisés est trop petite : des enfants ou des personnes de petite taille ou voyant moins bien ne pourraient pas l'utiliser.

Au même coin de rue, les participantes trouvent que le passage pour piéton.ne.s est mal positionné, juste après le coin, sans éclairage spécifique, dans une rue où les voitures roulent vite. Elles se sentent en danger et insécurisées de traverser ici mais l'utilisent quand même parce que c'est le seul passage. De manière générale, la position des passages devrait toujours avoir été réfléchi afin que tous et toutes puissent les emprunter en sécurité, mais également en fonction des trajets empruntés par les utilisateurs.trices. Si l'emplacement n'est pas idéal, les piéton.ne.s préféreront traverser ailleurs au risque d'être renversé.e. Il faudrait aussi placer un éclairage pour le soir et la nuit afin de veiller à ce que les personnes qui traversent soient visibles de partout.

Dans la rue Saint-Nicolas, une voiture est sortie de la rue des Tanneries qu'on pensait piétonne, ce qui nous a permis d'observer qu'il n'y avait pas d'indications précises sur l'utilisation de cette rue. Les zones piétonnes devraient toujours être correctement indiquées.

La rue Saint-Nicolas montre deux dynamiques différentes, avec une première moitié de la rue plus fréquentée du côté du centre-ville où les commerces sont revenus, et une autre moitié où il y a beaucoup de commerces fermés et de rideaux de fer baissés, même en journée. Le sentiment d'insécurité des femmes qui ont marché à cet endroit varie en fonction d'où l'on se trouve dans la rue. Elles aimeraient que la rue soit nettoyée plus régulièrement et que les autorités trouvent un moyen d'encourager les habitant.e.s à respecter les horaires de ramassage des poubelles. Pour les dépôts clandestins, elles conseillent d'éviter de construire des recoins et des entrées profondes. Une des participantes a partagé sa difficulté d'évacuer des encombrants lorsqu'on ne possède pas de voiture. La ville pourrait proposer un passage régulier d'enlèvement des encombrants pour permettre à tous et à toutes de pouvoir s'en débarrasser et, ainsi, diminuer le risque de dépôts clandestins.

Sur la place de l'École des cadets, nous avons constaté la multiplication inutile d'obstacles sur les trottoirs. Il faut slalomer entre ceux-ci pour pouvoir passer : les parcmètres, les bornes électriques, les panneaux indicatifs pour les voitures, les poubelles, tout cela complique un passage fluide. Sur cette place, les marcheuses aimeraient pouvoir s'orienter facilement. Un panneau à destination des piéton.ne.s permettrait de savoir où se trouve mais aussi d'indiquer : le centre ville, l'hôpital le plus proche, l'hôtel de ville, la gare, la police, le théâtre, le cinéma et tout autre service public ou culturel.

Plusieurs des participantes ont regretté le manque occasionnel d'abris-bus aux arrêts. En cas de pluie sur cette même place, il faut s'abriter sous le toit du bâtiment pour espérer rester au sec. Pour que les abris-bus ne deviennent pas des obstacles à la vue, il vaut mieux qu'ils soient construits en matériaux transparents, sans panneau publicitaire.

Lors d'une de nos marches, des travaux rue Pépin ont rendu les trottoirs impraticables. Une des marcheuses a souligné que dans le cas de travaux de longue durée, elle trouverait agréable d'avoir un itinéraire alternatif indiqué pour les piéton.ne.s. De même, il faudrait placer des poubelles sur les chantiers et des indications pour l'accessibilité. Il arrive que certains chantiers offrent des cachettes potentielles avec des matériaux entreposés et/ou des barrières mal positionnées. Nos

marcheuses vivent cela comme insécurisant.

A l'entrée du parking des anciennes casernes, des jeunes viennent régulièrement pour manger à midi, laissant derrière eux.elles des papiers et des débris. Les participantes proposent d'équiper ce genre d'endroit de poubelles plus nombreuses afin de prévenir des dégradations. En parallèle, la sensibilisation à la propreté auprès des jeunes des écoles du quartier contribuerait à changer cette problématique.

La rue des Bourgeois donne l'impression d'être abandonnée par les pouvoirs publics. La chaussée y est très dégradée, il y a beaucoup d'espaces inutilisés, comme le grand espace vide entre la rue et l'entrée du bâtiment des contributions. On ne sait pas à quoi il sert. Les participantes y verraient une terrasse d'un petit restaurant ou un espace de jeux pour les enfants. Dans les anciennes casernes, il y a des espaces qui devraient servir à redynamiser le quartier et à ramener du passage: un café aux horaires décalés, un night shop, une ludothèque, un centre sportif, un centre bien-être, une crèche, un.e fleuriste, des logements, un local communautaire, un lavoir automatique, un.e boucher.ère, un.e marchand.e de glaces et de pâtisseries, un salon de thé...

- **La place d'Armes et le parking de la Maison de la culture**

Place d'Armes, les participantes trouvent que le sol glisse particulièrement beaucoup. Lorsqu'il pleut ou qu'il fait très froid, la place se transforme en patinoire, une des marcheuses nous a raconté y être tombée. L'utilisation des matériaux pour les sols de la ville peut mener à des discriminations : un sol inégal difficile à emprunter exclut les femmes qui portent des talons, les personnes qui marchent moins bien, les personnes avec des poussettes ou des caddys, les personnes en chaise roulante ou aux articulations fragiles. De nombreux.euses utilisateurs.trices n'empruntent plus ces espaces, les privant de cette mixité qui amène du contrôle social.

Devant la Maison de la culture, un espace très agréable a été aménagé. De nombreuses personnes l'occupent lors d'un temps libre ou pour y manger lors de leur pause de midi. L'endroit est accueillant, quelques utilisateurs.trices s'y trouvent lors de notre passage. Il y faudrait un peu plus de cendrier parce que ceux qui sont mis à disposition débordent rapidement.

## L'appréciation des marches par les marcheuses

Les participantes ont été globalement satisfaites de l'expérience des marches exploratoires. Elles ont apprécié la non-mixité parce qu'elles se sont senties libres de parler de tout. Elles ont aussi dit avoir appris beaucoup de choses sur leur quartier et sur l'espace public en général. S'arrêter pour regarder un espace ou un trajet que l'on connaît par coeur et que l'on fait de manière automatique permet de l'observer différemment et faire émerger des détails importants.

Certaines des participantes ont évoqué l'idée de marcher aussi en soirée, pour se réapproprier les espaces publics à ces moments là. Beaucoup d'entre elles ne connaissent pas du tout la ville une fois la nuit tombée et elles ont exprimé l'envie de s'y promener en groupe à des heures tardives de manière à déconstruire certaines peurs et à réinvestir la ville à tout moment.

L'expérience a développé chez elles un autre regard qui change des habitudes et qui fait du bien pour se rendre compte de certaines sensations. La démarche est intéressante pour déconstruire les peurs que certaines femmes ont dans l'espace public. C'est un investissement citoyen, mais à titre personnel, ça leur a apporté une réflexion qui ne manquera pas de se développer, leur permettant de récupérer aussi du pouvoir sur leur vie et sur leurs déplacements.

Pour certaines, le fait qu'on leur demande leur avis signifie beaucoup. Cela leur a donné l'impression que la ville est vraiment engagée et s'intéresse aux particularités de la vie des femmes. Elles ont toutes exprimé leur impatience de voir ce que donneront les résultats après les travaux. Nous conseillons d'organiser des séances d'information et de suivi pour maintenir la dynamique de cette démarche participative.

Quelques témoignages:

« C'est un autre regard, c'est super »

« Ça permet de se rendre compte, c'est très chouette »

« S'arrêter comme on l'a fait, ça permet de voir tout ce qui ne va pas, mais aussi tout ce qu'on apprécie »

« J'aimerais beaucoup recommencer, à un autre moment, dans un autre quartier, c'est très intéressant »

« Ça fait du bien d'observer réellement son quartier »

« C'est important de prendre le temps »

« Rêver sa ville, c'est chouette ! »

« C'est très agréable d'imaginer tous ces changements, pour une ville plus accessible »

« Et tous les conseils positifs sont très intéressants »

## Conclusion

Le projet des marches exploratoires à Namur a été une expérience innovante et malgré les limites que le projet a connues, il restera une première en Belgique. Si le présent rapport rencontre l'attention des professionnel.le.s de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Namur sera alors la première ville belge à avoir pensé ses aménagements urbains avec « les lunettes du genre ». Bien entendu, pour que des changements soient possibles, il est primordial que les élu.e.s s'emparent de la thématique et soutiennent activement les initiatives associatives, mais surtout qu'ils.elles se munissent de ces fameuses lunettes, pour ne plus les lâcher. Car c'est bien en proposant aux publics qui sont moins souvent sollicités de prendre la parole qu'on peut contribuer à une ville plus égalitaire pour tous et pour toutes.

Nous tenons à remercier chaleureusement toutes les marcheuses qui ont pris part au projet et qui sont venues arpenter les rues de leur ville pour faire entendre leur voix. Nous remercions également toutes les associations partenaires qui nous ont soutenues en faisant participer leur public : l'Arche d'Alliance ASBL, le Cinex, le Conseil Consultatif des Aînés de la ville de Namur, les Femmes Prévoyantes Socialistes, l'ASBL FORMA, la Maison des Jeunes des Balances et la Maison de quartier de Bomel. Pour finir, nous remercions le Pavillon Urbain, et Sophie Marischal en particulier, qui a fait confiance à Garance pour mener ce projet novateur.

## Bibliographie

« Espace public, genre et sentiment d'insécurité », Laura Chaumont et Irene Zeilinger, septembre 2012.

<http://www.garance.be/docs/12EspacepublicgenreFR.pdf>

« Ensemble pour la sécurité des femmes », Femmes et villes international, Montréal 2010.

<http://femmesetvilles.org/downloadable/together%20for%20womens%20safety%20fr.pdf>

« Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question », Marylène Lieber, 2008.

<https://gss.revues.org/1694>

« Guide référentiel. Genre et espace public », Mairie de Paris, octobre 2016.

<https://api-site.paris.fr/images/85756>

« La ville faite par et pour les hommes », Yves Raibaud, septembre 2015.

<https://www.belin-editeur.com/la-ville-faite-par-et-pour-les-hommes>



# Annexes

